

REORDENAR SIN MIRAR ATRÁS. EL CASO DEL FRENTE MARÍTIMO DE SANTANDER EN EL CONTEXTO DE LAS DINÁMICAS ACTUALES DE TRANSFORMACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS

Carmen Gil de Arriba
Universidad de Cantabria

Reordenar sin mirar atrás. El caso del frente marítimo de Santander en el contexto de las dinámicas actuales de transformación de espacios portuarios (Resumen)

Los espacios portuarios de varias ciudades españolas están sufriendo serias transformaciones que se manifiestan en proyectos diversos que, sin embargo, reúnen toda una serie de características análogas. En este artículo pretendemos dar a conocer las características de un caso concreto de estudio: el de la ciudad de Santander.

Palabras clave: Espacios portuarios, patrimonio marítimo, turismo urbano, presión urbanística.

Reorganising without looking back on the past. The case of Santander water front in the context of the current dynamics of port spaces transformation (Abstract)

Port spaces of many Spanish cities are undergoing deep transformations displayed in several projects of all kinds. However, all of them share a series of analogous features. In this article, our aim is to give an account of the features of a real case study, that of the city of Santander.

Key words: Port spaces, coastal heritage, urban tourism, urban growth pressure

Este trabajo trata de plantear una reflexión inicial sobre las actuaciones, conflictos y consecuencias potenciales de las intervenciones que han empezado a llevarse a cabo y de las previstas para los próximos años, en las áreas portuarias históricas de la ciudad de Santander, así como sobre las estrategias de los agentes implicados. Con ello pretendemos colaborar en un análisis más amplio sobre los actuales mecanismos de transformación y de apropiación privada de suelo público, que de forma bastante similar, están teniendo lugar en diversos puertos españoles.

Para esta breve reflexión, en primer término, establecemos una síntesis de la conformación histórica de los espacios portuarios santanderinos. En segundo lugar, esbozamos los principales proyectos actuales de transformación del frente marítimo portuario. Finalmente, acabamos concluyendo con algunos planteamientos más generales relativos a las implicaciones posibles de esta reordenación.

Los precedentes históricos: actividad portuaria, ensanches y paseos marítimos. La paulatina conformación de un patrimonio público

Como en muchas otras ciudades portuarias, la evolución histórica, la morfología y la identidad urbana de Santander se hallan fuertemente vinculadas a sus espacios de borde marítimo y en particular, a la bahía y al puerto. La propia expansión de Santander como ciudad se fundamenta, desde finales del siglo XVIII, en la incorporación sucesiva de terrenos llanos ganados a la bahía a base de rellenos. Asimismo, al igual que en otras ciudades litorales españolas donde a lo largo del siglo XIX se produce un incremento de actividades y de espacios portuarios, en Santander, determinados espacios públicos actuales, como los representativos paseo y jardines de Pereda, surgieron por coincidir en sus proximidades dos atractivos esenciales: el paisaje espectacular del entorno de la bahía, por un lado y el laborioso y animado tráfico portuario, por otro.

De hecho, inicialmente lo que hoy en día es paseo de Pereda, antes de su ampliación posterior hacia el sur mediante el nuevo suelo ganado al mar y antes de denominarse como es conocido actualmente, se llamó calle o paseo del Muelle, designación que hoy recae sobre el muelle de Calderón situado en la línea de costa, en paralelo a la carretera y al actual paseo Pereda.

Desde mediados del siglo XIX, el Muelle con mayúsculas se convierte en uno de los símbolos más característicos de la ciudad y del poderío social y económico de su burguesía comerciante. Es así como a principios del siglo XX, el Banco de Santander inaugura su nueva sede en el número 2 de la entonces calle del Muelle. Del mismo modo, durante estos años de comienzo de siglo, en los bajos de los edificios de dicho paseo se alterna la presencia de depósitos de coloniales, escritorios, corredurías, despachos de cambistas u oficinas de consignatarios con las primeras sociedades de recreo y cafés elegantes, lo mismo que varios bufetes de abogados o consultas médicas que van apareciendo en las primeras plantas. En realidad, se trata del ensanche burgués por excelencia de Santander[1](Pozueta, 1985).

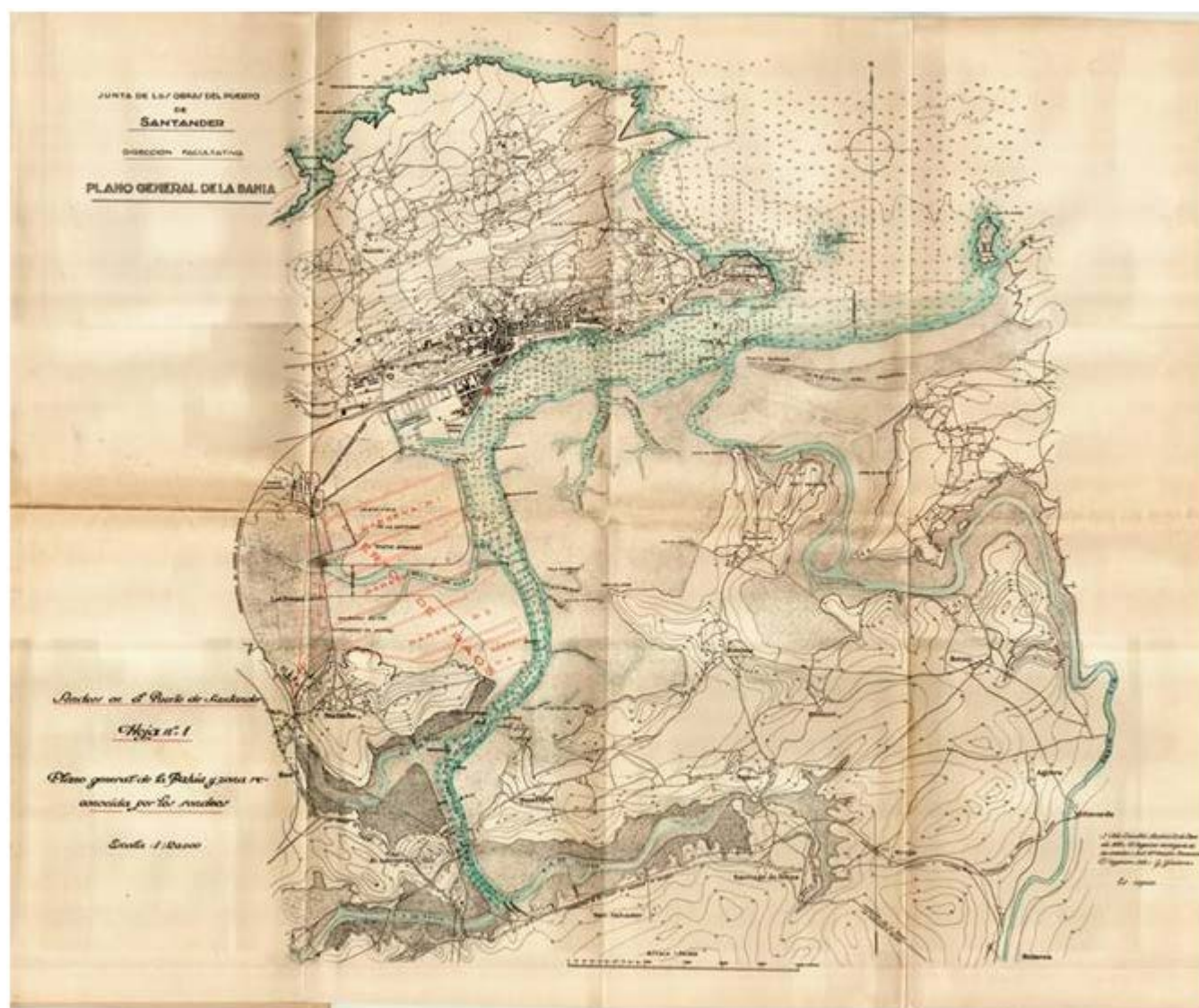


Figura 1. Plano general de la bahía, realizado por la Junta de Obras del Puerto hacia finales de los años 40. Falta todavía toda la actual zona portuaria de Raos, en la parte más interior de la bahía, proyectada en rojo sobre el plano.

Fuente: Cartografía histórica del Puerto de Santander,

<http://www.puertosantander.es/cas/ampliacionimagen.aspx?url=~/>

App_Themes/front/images/cartografia_historica/fotos_grandes/cartografia_historica36.jpg

Más hacia el sur-oeste y peor conectado con el centro urbano (Delgado, 2011), quedaba el popular y variado ensanche de Maliaño[2], realizado igualmente sobre el relleno de lo que todavía a mediados del siglo XIX fuera una extensa zona de marisma. Pocos años más tarde, aquí se edifica la estación de ferrocarril del Norte, con todo su trazado viario, proyectada en 1870 por Eduardo Grasset y se alinean nuevas calles, construidas a comienzos del siglo XX, como Calderón de la Barca, Méndez Núñez, Cádiz o Castilla. No sería hasta finales de los años 50' del pasado siglo cuando este ensanche de Maliaño sufriría profundas transformaciones, primero, con la creación del barrio de pescadores y, después, con la colmatación de toda su extensión por viviendas levantadas a partir de la década de los 60'. A pesar de los cambios y de la intensa densificación experimentada, esta zona seguiría manteniendo durante bastantes años la actividad industrial y portuaria que la habían definido desde sus orígenes.

Por su parte, hacia el este, en el área de Molnedo y San Martín, desde la segunda mitad del siglo XIX, también se simultanearon las actividades portuarias e industriales. A lo largo de los años, en estos terrenos se instalaron el dique de Gamazo[3], construido entre 1884 y 1908, la fábrica de gas[4] y los astilleros. Bajo distintas denominaciones empresariales, estos últimos mantuvieron su producción hasta 1988, fecha en la que se produce su cierre definitivo. Ya a comienzos de los 90', el suelo del antiguo astillero fue expropiado, con la finalidad de destinarlo a plaza pública y jardines[5], algo que nunca se llevó a cabo, edificándose por el contrario en parte de estos terrenos el actual Palacio de Festivales de Cantabria.



Figura 2. Casa de bombas de achique delante del Dique de Gamazo, verja modernista y acera, incluidos en la declaración de BIC de diciembre de 2001, todos ellos mantenidos durante años en evidente mal estado de conservación. Al fondo, a la derecha se vislumbra el CEAR de Vela y detrás de la casa de bombas una grúa que indica el inicio inminente de las obras.

Foto tomada por la autora el 14 de abril de 2013.

Cada uno de estos espacios de frente marítimo portuario, forjados esencialmente entre la segunda mitad del siglo XIX y primeras décadas del XX ponen de manifiesto la interrelación histórica entre puerto y ciudad. Por ello, se han venido constituyendo como lugares relevantes de memoria colectiva y de huella cultural, a pesar de haber experimentado diversas modificaciones hasta llegar a la actualidad.

De esta misma manera, se ha ido creando un auténtico patrimonio de carácter tanto material como inmaterial,

asociado a la actividad marítima y portuaria, si bien en su mayor parte carente de catalogación o de reconocimiento oficial, lo que junto con la insuficiencia de valoración por parte de los responsables de su mantenimiento y gestión ha influido en el progresivo deterioro y la alteración, cuando no directamente en la desaparición, de bastantes de sus elementos originales. Situación ésta de menoscabo y degradación, como la experimentada durante décadas en el área de San Martín y en la zona de muelles de Maliaño y barrio pesquero, que coloca actualmente a una parte de la ciudadanía en disposición de aceptar casi cualquier tipo de actuación con tal de que, por fin, se haga algo para recuperar y poner en valor estos espacios.

Sin embargo, después de esta larga pasividad administrativa y de la ausencia de intervenciones encaminadas al reconocimiento y a la conservación de este patrimonio, nos encontramos actualmente en una nueva etapa en la que están proyectados o incluso ya en ejecución diversos planes de transformación substancial de estos espacios privilegiados por su situación, pero también por sus cualidades y su significado.

Reordenación actual del frente marítimo portuario: inversiones y proyectos estratégicos, hacia el disfrute privado de un patrimonio colectivo

En efecto, en los últimos años, al igual que en otros puertos del Estado, como si se tratara de una estrategia premeditada o al menos compartida, en el frente marítimo portuario de Santander se han venido planteando toda una serie de proyectos de transformación, aparentemente vinculados entre sí y que han empezado ya su realización en 2013.

El primero de ellos y más notable por su ubicación, por sus características y por los conflictos generados, ante la oposición de una parte de la ciudadanía respecto al emplazamiento elegido, es el Centro de Arte Botín que en la primavera de 2013 ha emprendido su construcción en el céntrico muelle de Albareda, frente a los jardines de Pereda. Se trata de un edificio que alcanzará unos 6.000 metros cuadrados, diseñado por el arquitecto Renzo Piano y financiado en su totalidad por la Fundación Botín[6] para convertirlo en núcleo de sus actividades culturales, en un espacio que es obviamente de propiedad pública (perteneciente al dominio público del Puerto de Santander).

Parte del edificio, estructurado en dos volúmenes y soportado por grandes pilares, se levantará sobre el agua y dispondrá de una plataforma o trampolín de unos siete metros de altura que se adentrará unos veinticinco metros en la bahía, para permitir una insólita y puede que “levitativa” perspectiva de todo el entorno marítimo[7] . La construcción del edificio se acompaña además de la integración y remodelación de los jardines de Pereda y de un túnel de casi doscientos metros de largo y dos carriles en ambas direcciones, para permitir el paso inferior de vehículos.



Figura 3. El arquitecto Renzo Piano y Emilio Botín, presidente del Banco Santander, en la presentación del proyecto en la sede de la Fundación Botín.

Foto publicada en el periódico ABC, el 19/09/2011.

Como ya hemos señalado, la elección de este espacio ha sido rechazada por colectivos ciudadanos que se han opuesto, no directamente al edificio en sí, sino a su ubicación en el céntrico muelle de Albareda impuesta por la Fundación. Ello conllevó ligeras modificaciones del proyecto inicial que se ha visto desplazado, tan sólo, unos cien metros en dirección oeste, con respecto a la previsión inicial. Ésta situaba el edificio directamente frente a la sede del

Banco Santander en el paseo Pereda, lo que hubiera supuesto tener que desplazar la emblemática grúa de piedra.

Otro rasgo significativo es que con respecto a los trámites administrativos para la cesión de este espacio público a la Fundación Botín han prevalecido la opacidad y la ausencia de información a la ciudadanía[8] .

Lo anterior no ha impedido que dicho proyecto privado se haya convertido en un auténtico revulsivo para las distintas administraciones públicas. Así, desde mediados de 2012 y a partir de la presentación del proyecto del Centro Botín, el propio Ayuntamiento de Santander, junto con el Gobierno regional a través de su Consejería de educación, cultura y deporte, han ido configurando las expresiones de “anillo cultural” o “foco estratégico” para referirse a todo un conjunto de actuaciones culturales focalizadas en las proximidades de esta zona céntrica de la ciudad: el proyectado centro de interpretación arqueológica de la plaza de Velarde, el centro de interpretación de los antiguos muelles en la plaza de Alfonso XIII, la sala de exposiciones del Mercado del Este, la del Palacete del Embarcadero y muy recientemente la aprobación definitiva para la instalación del Museo de Prehistoria y Arqueología de Cantabria[9] en el edificio del Banco de España, anunciada el pasado 1 de junio de 2013, tras un acuerdo con el Gobierno central por el que se permuta dicho edificio por el del antiguo Archivo Histórico Provincial sito en la calle Gravina.



Figura 4. Obras ya iniciadas en el muelle de Albareda para la construcción del Centro de Arte Botín. Primeros pilares colocados en diciembre de 2012.

La mencionada grúa de piedra queda a la derecha en la foto.

Foto tomada por la autora en abril de 2013



Figura 5. Muelle de Albareda, paseo y jardines de Pereda, antes del inicio de las obras del Centro de Arte Botín. Sobre ellos, superpuesto el proyecto de Renzo Piano.

Fuente: página web “Santander sacrificada”
<<http://santandersoterrada.blogspot.com.es/2012/01/20-de-diciembre-mas-de-lo-mismo-renzo.html>> [13 de marzo de 2013]



Figura 6. Concentraciones convocadas por la plataforma DEBA frente a los jardines de Pereda y el Banco de Santander, en contra de la ubicación elegida para el Centro de Arte

Botín.

Fotos de finales de 2011 y mediados de 2012.

Otro de los proyectos conducentes a la llamada reordenación del frente marítimo se localiza en el entorno de Molnedo-Gamazo-San Martín y se plantea asociado a la celebración del Mundial de Vela 2014 para clases olímpicas.

Con este fin, en mayo de 2013, se ha emprendido la remodelación del Centro Especializado de Alto Rendimiento de Vela (CEAR), procediéndose, en primer término, a la demolición de diversas construcciones residuales en la zona antaño ocupada por los Astilleros del Atlántico. El objetivo es permitir la construcción de una plaza-almacén para barcos de recreo, proyectada por Alejandro Zaera por encargo del Ayuntamiento y de la Real Federación Española de Vela. Dicha plaza dispondrá de un graderío orientado hacia la bahía, a fin de poder contemplar desde él las pruebas de vela que se desarrollarán en 2014[10] .

Sorprendentemente, se prevé que estas nuevas dotaciones convivan con el histórico Dique de Gamazo y su casa de bombas, considerados BIC desde 2001, lo mismo que la verja, su base de piedra y la calzada de losas adyacente. Entre finales de mayo e inicios de junio de 2013, parte de estos tres últimos elementos con carácter de monumento ha sido desmontada, a fin de permitir la entrada de maquinaria pesada para la realización de las obras. Por lo pronto, a pesar de su categoría, los destrozos ocasionados en la ya previamente maltrecha acera de piedra y en el trozo desmontado de verja parecen difícilmente reversibles[11] .

También entre las previsiones de demolición en esta zona de San Martín se encuentran dos antiguas naves de los astilleros, utilizadas desde hace años como archivo por parte de la Autoridad Portuaria. Por su parte, el derribo de algunas otras construcciones situadas en la contigua ladera de San Martín se propone con el objetivo de liberar solares que se destinarán a usos terciarios, entre los que se baraja la construcción de equipamiento hotelero o de establecimientos dedicado al ocio.



Figura 7. En primer término, una de las antiguas naves de los Astilleros de Atlántico, utilizadas como archivo por parte del Puerto de Santander y abocadas a la desaparición. Al fondo, el Palacio de Festivales del arquitecto Sáenz de Oiza.

Foto tomada en abril de 2013.

También se prevén usos terciarios hosteleros en los viejos muelles de los astilleros. Asimismo, otro de los edificios que será demolido es el de la Escuela Náutico-Pesquera, con el fin de ampliar el entorno del Museo Marítimo del

Cantábrico (MAC). Por último, también se ha establecido que desaparezcan las instalaciones del actual campo de tiro, en dirección hacia la playa de Los Peligros, para ubicar en ellas nuevos servicios de ocio y restauración.



Figura 8. Escuela Náutico-Pesquera, junto al Museo Marítimo del Cantábrico, a la derecha, en el área de San Martín.

Foto de mayo de 2013.

El tercer grupo de transformaciones portuarias son las diseñadas para lo que fuera el ensanche de Maliaño, en concreto entre el edificio de la antigua Aduana, las calles de Marqués de la Hermida y Antonio López en su tramo final, hasta la zona de Varadero y el barrio pesquero. Para este amplio entorno se hallan igualmente previstas toda otra serie de intervenciones. Entre ellas, la creación de una nueva estación de ferries, al desaparecer la actual por la construcción del Centro Botín. La nueva estación marítima se construirá en la zona ocupada hoy en día por las oficinas centrales de los servicios portuarios, oficinas que desaparecerán junto con los antiguos almacenes de Solvay, estos últimos para permitir la construcción del aparcamiento anejo a la estación de ferries.

Además, en las inmediaciones de la estación marítima se instalará un nuevo centro comercial, concebido como uno de los ejes de la reforma social y económica de este espacio, que cuenta ya de por sí con abundante comercio de proximidad en las calles Castilla-Hermida, siendo una de las zonas mejor dotadas en comercio minorista de la ciudad. De manera más precisa, el plan elaborado destinará un total de 25.000 metros cuadrados a nuevos usos terciarios: de comercio y hostelería. Ello podría abocar al cierre a muchos de los comercios tradicionales instalados en la mencionada zona de Castilla-Hermida.

El otro eje de la reforma será la transformación de la actual dársena pesquera en un puerto que, pese a lo peculiar que pueda resultar, pretender ser a la vez deportivo y pesquero. Con esta perspectiva, existe la intención de instalar un club náutico en la zona adyacente a la dársena, anteriormente ocupada por la demolida lonja del barrio pesquero.

El objetivo final de todos estos cambios es la metamorfosis del barrio con nuevos aprovechamientos urbanísticos, como la construcción de nuevas viviendas en cuyos bajos se podrán abrir tiendas y zonas de ocio. Incluso en los últimos meses, en algunos medios de comunicación locales se ha llegado a hablar de la creación de un nuevo “distrito tecnológico urbano” como alternativa para la regeneración de espacios portuarios en desuso, lo que salvadas las diferencias en cuanto a tamaño, capacidad de inversión y de atracción de actividades, parece casi una copia directa del ejemplo seguido en el Poble Nou con el proyecto 22@Barcelona.

El nuevo modelo de ciudad. Reurbanización terciaria y presión especulativa a partir del suelo portuario

De acuerdo con lo brevemente expuesto hasta ahora, no cabe duda de que todo este proceso de transformación se

inserta en el diseño de un nuevo modelo de ciudad, dedicada cada vez más a actividades terciarias, en concreto de ocio y consumo. Así, no resulta baladí el que por parte del Ayuntamiento, de la Consejería de turismo y de la Autoridad Portuaria de Santander se vengán promoviendo en los últimos años y cada vez con mayor intensidad, el turismo de negocios o el de cruceros, con noticias de prensa llamativas sobre las expectativas relacionadas con la llegada de cruceristas visitantes, a bordo de embarcaciones que recalán en el puerto de Santander[12] .

En la misma dirección, a finales del año pasado, el alcalde de Santander declaraba: “El futuro al que nos hemos venido refiriendo en los últimos años se hace ya presente y vamos a asistir, dentro de muy poco tiempo, a una revolución urbana sin precedentes” (*Diario Montañas*, 31/12/2012).

Así pues, a partir de estos diversos agentes públicos y privados con capacidad para la decisión y la intervención, empieza a conformarse un nuevo modelo urbano, lo mismo que un nuevo modelo de desarrollo basado en la reconversión de espacios de dominio público para usos e inversiones privadas. Algo que, no obstante, en los medios de comunicación y en las declaraciones oficiales de los responsables de administrar el bien común se presenta como un reto o una oportunidad histórica, además de como la apertura y la recuperación de espacios para los ciudadanos, a los que sin embargo escasamente se les pide su opinión si no es para corroborar lo ya proyectado.

En este sentido, los estudios y proyectos técnicos realizados parecen no haber constatado, entre otros factores, que todas estas transformaciones pueden desencadenar una fuerte presión urbanística especulativa sobre las zonas de la ciudad próximas a estos espacios de borde marítimo y generar notables desequilibrios entre unas áreas urbanas y otras. Todo ello sin contar consecuencias tan importantes como las potenciales pérdidas de patrimonio, de tejido social, de identidad y de memoria histórica.

En definitiva, toda la serie de circunstancias descritas dan claramente la impresión de que lo que se pretende es reordenar sin mirar atrás, es decir sin tener demasiado presente todo el legado urbano y portuario previos, específico de la ciudad y sin tener en cuenta las opiniones de aquellos sectores ciudadanos que se opongan o que quieran intervenir en las decisiones con propuestas alternativas.

Hoy en día, ante la inminencia e intensidad de los cambios ya emprendidos o que se avecinan y ante la escasez de apoyo al debate, al consenso y a la participación ciudadanos, se hace evidente la necesidad de llevar a cabo un seguimiento y un análisis serio de todos estos procesos con implicaciones territoriales, sociales, económicas y culturales. Se abre así una pertinente vía de investigación, siendo conscientes de que este tipo de proyectos de transformación de espacios pertenecientes al patrimonio común y tan vinculados a la identidad colectiva, no puede pasar desapercibido ni a los investigadores ni al conjunto de la población.

Notas

[1] También conocido como primer ensanche, proyectado en sus inicios, 1765-66, por el ingeniero militar Francisco Llovet y ampliado, a partir de 1788, por Agustín de Colosía, capitán de fragata.

[2] “Muelle obrero” lo denomina Amós de Escalante en su relato *Costas y Montañas* de 1871, mientras que el cronista J. Simón Cabarga, en su trabajo (1980:52), lo define como “la más gigantesca obra pública de la historia santanderina del novecientos”.

[3] Declarado Bien de Interés Cultural con categoría de monumento (BOE nº 299, de 14/12/2001), junto con la casa de bombas de achique, la verja de hierro forjado de estilo modernista y su base de piedra, así como la acera colindante, todos ellos hoy en día en muy lamentable mal estado.

[4] Donde actualmente se encuentra la Escuela Técnica Superior de Náutica. La construcción de la primera fábrica de gas existente en esta zona, en concreto en área de Molnedo-Tetuán (actual calle de Casimiro Sainz), se inició por parte de la empresa Lebon en los años 50’ del siglo XIX y su suministro como servicio público comenzó a finales de junio de 1892, según artículo aparecido en *El Correo de Cantabria*, el 29 de septiembre de ese año. Por su parte, la fábrica de gas de Gamazo, de construcción algo posterior, perduró hasta finales de los años 70’ del siglo XX, a cargo ya de la “Compañía Española de Gas, S.A.”.

[5] Boletín Oficial de Cantabria de 28/05/1990 en el que se publica el Dictamen de la Comisión de Industria para el Proyecto de ley por el que se declara el interés social y la utilidad pública de la expropiación forzosa de la finca de Astilleros del Atlántico.

[6] Según los datos técnicos presentados por la Fundación Botín, la inversión inicialmente prevista es de 77 millones de euros.

[7] Como si para ver el paisaje de la bahía fuera necesaria la propia edificación museística y no pudiera hacerse directamente desde tierra, tal y como se ha hecho siempre, desde los muelles o desde el paseo.

[8] Como señala en su web la asociación Cantabria Nuestra, para la defensa y conservación del patrimonio de la región, <<http://www.cantabrianuestra.es/Publica/NoticiaInterior.aspx?N=36>> [15 de junio de 2013], el único documento oficial conocido es la Memoria Ambiental de la modificación puntual nº 9 del Plan Especial del Sistema Portuario del Puerto de Santander (boletín extraordinario nº 7 de 19 de marzo de 2012 del Boletín Oficial de Cantabria), elaborada por la Autoridad Portuaria. El documento adolece de graves defectos y limita su ámbito a los muelles de Maura y Albareda, sin plantear un enfoque global del frente marítimo y permitiendo una superficie máxima edificada de hasta 16.000 metros cuadrados y una altura de hasta 22 metros.

[9] Sin sede desde el derribo, en mayo de 2009, del antiguo edificio de la Diputación en la calle Casimiro Sainz, en cuyos bajos se albergaba el museo de prehistoria.

[10] Un problema sobrevenido para la ejecución de estas previsiones transformadoras ha sido el reciente anuncio de la retirada de la financiación prevista (2,2 millones de euros) por parte del Consejo Superior de Deportes (CSD). Dicha noticia ha sido hecha pública el 6 de junio de 2013, lo que hace recaer el coste total de las obras sobre el Ayuntamiento de Santander o sobre posibles patrocinadores privados.

[11] La base de piedra de la parte de verja desmontada se ha cortado directamente.

[12] El pasado 12/05/2013 aparecía una más de estas frecuentes noticias en el *Diario Montañés*, señalando que “a través de la colaboración público-privada, van a poner en marcha un dispositivo que sea capaz no sólo de atender a los cruceristas, sino de ofrecer también una "imagen moderna, competente y eficaz" que sirva de "reclamo" para que muchos de estos turistas regresen posteriormente a Santander, para disfrutar de la ciudad durante una estancia más larga”. Las declaraciones pertenecen a la concejal del ramo.

Bibliografía

DELGADO VIÑAS, C., “Entre el puerto y la estación. La influencia de las infraestructuras de transporte en la morfología de las ciudades portuarias españolas (1848-1936)”, *Scripta Nova*, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, ISSN 1138-9788, Barcelona: Universidad de Barcelona, vol. XIV, núm. 330, 20 de julio de 2010, 21 p.

GIL DE ARRIBA, C., “La percepción social del proceso histórico de incorporación de Santander al turismo de masas: paisaje, intereses inmobiliarios y transformaciones urbanas entre los años 60, 70 y 80 del siglo XX”. In T. Mazón; R. Huete y A. Mantecón (eds.), *Turismo, urbanización y estilos de vida. Las nuevas formas de movilidad residencial*, Barcelona: Icaria, 2009, p. 335-350.

GIL DE ARRIBA, C., “Capitales culturales europeas. El concepto europeo de cultura en relación con algunos procesos actuales de renovación simbólica y de transformación urbana”, *Scripta Nova*, Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, ISSN 1138-9788, Barcelona: Universidad de Barcelona, vol. XIV, núm. 339, 20 de octubre de 2010, 20 p.

GIL DE ARRIBA, C., “Santander, ciudad candidata a la capitalidad cultural europea 2016. Reformulación de la imagen turística urbana, estrategias de comunicación y marketing territorial”. In *Espacios y destinos turísticos en tiempos de globalización y crisis*, XII Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación, IIª ponencia: Imágenes y representaciones culturales de los espacios turísticos, 17 al 19 de junio de 2010, Madrid: Universidad Carlos III y Asociación de Geógrafos Españoles, p. 247-260.

GÓMEZ OCHOA, F. (coord.), *Santander: puerto, historia, territorio*. Santander: PubliCan, Ediciones de la Universidad de Cantabria y Autoridad Portuaria de Santander, 2011, 347 p.

HENRY, M., *Villes portuaires en mutation. Les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euroméditerranée*, mémoire de licence sous la direction de J.-B. Racine, Lausanne: Institut de géographie, Faculté de Lettres, Université de Lausanne, 2006, 147 p.
<https://doc.rero.ch/record/6114/files/HENRY_memoire.pdf>

MARTINEZ VARA, T., *Influencia del puerto de Santander en la evolución histórica de Cantabria*, Santander: Junta del Puerto de Santander, 1985, 332 p.

POZUETA ECHAVARRI, J. (dir.), *Santander, el puerto y su historia: bicentenario del Consulado del Mar*, Santander: Junta del Puerto y Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1985, 176 p.

POZUETA ECHEVARRI, J., “Relaciones e implicaciones en el modelo ciudad-puerto de Santander”. In M.

Pesquera; P. Pérez y J. Díaz (comp.), *Configuración de la estructura económica y social de Cantabria: el papel del puerto de Santander*, Santander: UIMP y Junta del Puerto de Santander, 1985, p. 127-152.

POZUETA ECHAVARRI, J., “El urbanismo de las ciudades portuarias: influencia y herencia de los puertos en las ciudades españolas”. In J.I. Fortea y J.E. Gelabert (coord.), *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*, Santander: Universidad de Cantabria, 2006, p. 45-84

ROZENBLAT, C. (coord.), *Les villes portuaires en Europe, analyse comparative*. Montpellier: Institut de recherche en stratégie industrielle et territoriale (IRSIT), Maison de la Géographie, 2004, 170 p.
<<http://www.mgm.fr/PUB/IRSIT.pdf>>

RODRÍGUEZ DIAZ, C., “El archivo del Puerto de Santander, una fuente de conocimiento para la ciudad”. In A.M. Mojarro Bayo (coord.), *I Jornadas técnicas de archivos portuarios*, Huelva: Puerto de Huelva, 2005, p. 51-62.

SIMON CABARGA, J., *Santander en la historia de sus calles*. Santander: Institución cultural de Cantabria, 1980, 410 p.

© Copyright Carmen Gil de Arriba, 2013.
© Copyright *Biblio3W*, 2013.

Ficha bibliográfica:

GIL de ARRIBA, Carmen. Reordenar sin mirar atrás. El caso del frente marítimo de Santander en el contexto de las dinámicas actuales de transformación de espacios portuarios. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de noviembre de 2013, Vol. XVIII, nº 1049(27). <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-27.htm>>. [ISSN 1138-9796].

[Volver al índice de Biblio 3W](#)



[Volver al menú principal](#)